



CORTE  
CONSTITUCIONAL  
DEL ECUADOR

Quito, D. M., 8 de marzo de 2017

DICTAMEN N.º 003-17-DTI-CC

CASO N.º 0008-16-TI

CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR

I. ANTECEDENTES

**Resumen de admisibilidad**

El doctor Alexis Mera Giler, secretario nacional jurídico de la Presidencia de la República, mediante oficio N.º T.7326-SGJ-16-420 del 11 de julio de 2016, remitió a la Corte Constitucional copias del **“Convenio entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de Canadá sobre Transporte Aéreo”**, suscrito en Ottawa el 8 de junio de 2016.

En su comunicación, el secretario nacional jurídico, establece la necesidad de que la Corte Constitucional se manifieste sobre este instrumento internacional y emita informe respecto de si éste requiere o no aprobación legislativa, previo a la ratificación por parte del presidente de la República.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 109 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, la Secretaría General de la Corte Constitucional de conformidad con el sorteo realizado remitió el caso signado con el N.º 0008-16-TI al juez constitucional Alfredo Ruiz Guzmán, quien avocó conocimiento de la causa el 8 de septiembre de 2016 a las 14:00 y de conformidad con los artículos 107 numeral 1, 108 y 110 numeral 1 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, determinó la competencia de la Corte Constitucional respecto al dictamen sobre la necesidad de aprobación legislativa de los tratados y convenios internacionales.

En sesión celebrada el 15 de noviembre de 2016, el Pleno de la Corte Constitucional aprobó el informe presentado por el juez constitucional Alfredo Ruiz Guzmán y dispuso la publicación en el Registro Oficial del texto del instrumento internacional denominado **“Convenio entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de Canadá sobre Transporte Aéreo”**, que fue publicado en el suplemento del Registro Oficial N.º 893 del 30 de noviembre de 2016.

## **TEXTO DEL TRATADO INTERNACIONAL**

### **CONVENIO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Y EL GOBIERNO DE CANADÁ SOBRE TRANSPORTE AÉREO**

**EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Y EL GOBIERNO DE CANADÁ**, en adelante referidos como las “Partes Contratantes”;

**SIENDO** partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

**DESEOSOS** de garantizar el más alto grado de seguridad de aviación y seguridad operacional en el transporte aéreo internacional;

**RECONOCIENDO** la importancia del transporte aéreo internacional para la promoción del comercio, el turismo y la inversión;

**DESEOSOS** de promover sus intereses en materia de transporte aéreo internacional; y

**DESEOSOS** de concluir un convenio sobre transporte aéreo, complementario a dicha Convención;

**HAN ACORDADO** lo siguiente:

#### **ARTÍCULO 1 Título y definiciones**

1. Los títulos utilizados en este Convenio son para fines referenciales solamente.
2. Para los propósitos del presente Convenio, a menos que se indique lo contrario:

“Autoridades Aeronáuticas” significa, en el caso de Canadá, el Ministerio de Transportes de Canadá y la Oficina de Transportes de Canadá; y, en el caso de la República del Ecuador, el Consejo Nacional de Aviación y/o Dirección General de Aviación Civil, según corresponda; o, en ambos casos, cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones ejercidas por dichas autoridades;

Servicios Acordados significados servicios aéreos regulares en las rutas especificadas en el presente Convenio para el transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, por separado o en combinación.

Convenio significa este Convenio, cualquier anexo adjunto al mismo, y cualquier enmienda a este Convenio o a cualquier anexo adjunto al mismo;

Servicio aéreo, servicio aéreo internacional y línea aérea tendrán los significados respectivamente asignados en el artículo 96 de la Convención;





Convención significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye cualquier anexo adjuntado en virtud de los artículos 90 y 94 de la Convención, en la medida en que dichos anexos y enmiendas hayan sido aprobados por ambas partes contratantes;

Línea aérea designada significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con los artículos 3 y 4 del presente Convenio;

Territorio significa, para cada parte contratante, sus zonas terrestres (continente e islas), aguas interiores y mar territorial, determinados por su ley nacional, e incluye el espacio aéreo por encima de estas áreas.

## **ARTICULO 2** **Concesión de Derechos**

1. Cada parte contratante concede a la otra parte contratante los siguientes derechos para la conducción de los servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra parte contratante:
  - a) El derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;
  - b) El derecho de aterrizar en su territorio para fines no comerciales; y,
  - c) En la medida que lo permita el presente Convenio, el derecho de hacer escalas en su territorio en las rutas especificadas en el presente Convenio con el propósito de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros de carga, incluyendo correo, por separada o en combinación.
2. Cada parte contratante otorga también los derechos especificados en los subpárrafos 1 (a) y (b) del presente artículo a las líneas aéreas de la otra parte contratante, con excepción de las designadas en el artículo 3 del presente Convenio.
3. Nada de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo se considerará que confiere a una línea aérea designada de una parte contratante el derecho de embarcar, en el territorio de la otra parte contratante, pasajeros y carga, incluyendo correo, transportados por remuneración o contrata, con distinto a otro punto en el territorio de esa otra parte contratante.

## **ARTÍCULO 3** **Designación**

Cada parte contratante tendrá el derecho de designar, mediante nota diplomática, a una o más líneas aéreas para operar los servicios acordados en las rutas especificadas en el presente Convenio para esa parte contratante y de retirar una designación o sustituir a una línea aérea previamente designada por otra línea aérea.

#### **ARTÍCULO 4 Autorización**

1. Tras la recepción de una notificación sobre la designación o sustitución de conformidad con el artículo 3 del presente Convenio, las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante, de conformidad con las leyes y regulaciones de es aparte contratante, emitirán a la línea aérea sin demora así designada las autorizaciones requeridas para operar los servicios acordados para los cuales ha sido designada dicha línea aérea.
2. Las partes contratantes confirman que, tras la recepción de dicha autorización, la línea aérea designada podrá comenzar en cualquier momento a operar los servicios acordados, en su totalidad o en parte, a condición de que la línea aérea cumpla con las disposiciones del presente Convenio.

#### **ARTICULO 5 Retención, Revocación, Suspensión y Limitación de la Autorización**

1. Sin perjuicio del párrafo 1 del artículo 4, las autoridades aeronáuticas de cada parte contratante tendrán el derecho de retener las autorizaciones previstas en el artículo 4 del presente Convenio con respecto a una línea aérea designada por la otra parte contratante, y de revocar, suspender o imponer condiciones a dichas autorizaciones, de forma temporal o permanente:
  - a) En el caso de que dicha línea aérea no califique bajo las leyes y regulaciones normalmente aplicados por las autoridades aeronáuticas de la parte contratante que otorga los derechos;
  - b) En el caso de que dicha línea aérea no cumpla con las leyes y regulaciones de la parte contratante que otorga los derechos;
  - c) En el caso en que no estén satisfechas de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la línea aérea estén en manos de la parte contratante que designa a la línea aérea o a sus nacionales; y
  - d) En el caso en que la línea aérea deje de operar de manera consistente con las condiciones establecidas en el presente Convenio.
2. Los derechos enumerados en el párrafo 1 del presente artículo se ejercerán solamente después de consultas entre autoridades aeronáuticas de las partes contratantes de conformidad con el artículo 20 del presente Convenio, a menos que una acción inmediata sea esencial para prevenir infracciones a las leyes y regulaciones antes citadas, o a menos que la seguridad de aviación o la seguridad operacional requieran de acciones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 7 y 8 del presente Convenio.





**ARTÍCULO 6  
Aplicación de las Leyes**

1. Cada parte contratante exigirá el cumplimiento de:
  - a) Sus leyes, regulaciones y procedimientos relativos a la entrada, permanencia o salida de su territorio, de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de dichas aeronaves, por las líneas aéreas designadas de la otra parte contratante a la entrada, salida y permanencia en dicho territorio; y
  - b) Sus leyes y regulaciones relativas a la entrada, permanencia o salida de su territorio de pasajeros, tripulantes y carga, incluyendo correo (como las regulaciones relativas a la entrada, autorización y tránsito, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena) por las líneas aéreas designadas por la otra parte contratante, y por o en nombre de dichos pasajeros y tripulantes, y aplicables a la carga, incluyendo correo, transportados por las líneas aéreas designadas de la otra parte contratante, en el tránsito, la admisión, las salidas y durante la permanencia dentro de dicho territorio.
2. En la aplicación de dichas leyes y regulaciones, una parte contratante, en circunstancias similares, concederá a las líneas aéreas designadas de la otra parte contratante un tratamiento no menos favorable que el otorgado a sus propias líneas aéreas o a cualquier otra línea aérea dedicada a servicios aéreos internacionales similares.

**ARTICULO 7  
Estándares de Seguridad, Certificados y Licencias**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias, expedidos o convalidados por las autoridades aeronáuticas de una parte contratante y todavía en vigor, serán reconocidos como válidos por las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante con el propósito de operar los servicios acordados, siempre y cuando tales certificados o licencias hayan sido expedidos o convalidados de conformidad por lo menos con los estándares establecidos por la Convención. No obstante, las autoridades aeronáuticas de cada parte contratante se reservan el derecho de negarse a conocer, para los propósitos de valorar sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra parte contratante.
2. Si los privilegios o condiciones de los certificados o licencias que se refiere el párrafo 1 anterior, emitidos por las autoridades aeronáuticas de una parte contratante a cualquier persona o línea aérea designada o respecto de una aeronave utiliza en la

operación de los servicios acordados, deben permitir una diferencia con respecto a los estándares mínimos establecidos en la Convención, y cuya diferencia ha sido presentada ante la Organización de Aviación Civil Internacional, la otra parte contratante podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas de las partes contratantes, de conformidad con el artículo 20 del presente Convenio, con miras a aclarar la práctica en cuestión.

3. Las consultas relativas a los estándares y requisitos de seguridad mantenidos y administrados por las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante en relación con las instalaciones aeronáuticas, miembros de la tripulación, aeronaves y operación de las líneas aéreas designadas, se llevarán a cabo dentro de las quince (15) días siguientes a la recepción de una solicitud de cualquiera de las partes contratantes, o cualquier otro plazo que pueda ser fijado de común acuerdo por las partes contratantes. Si luego de dichas consultas, las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante no mantienen ni administran efectivamente los estándares y requisitos de seguridad en estas áreas que sean al menos iguales a los estándares mínimos establecidos por la Convención, las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante serán notificadas de tales hallazgos y las medidas que se consideren necesarias para cumplir con estos estándares mínimos. Si no se toman las medidas correctivas apropiadas dentro de los quince (15) días, o cualquier otro plazo que pueda ser aceptado por las autoridades aeronáuticas de la parte contratante que haya hecho los hallazgos, será razón suficiente para retener, revocar, suspender o imponer condiciones a las autorizaciones de las líneas aéreas designadas de la otra parte contratante.
4. De conformidad con el artículo 16 de la Convención, cada parte contratante acuerda que cualquier aeronave operada por o, cuando esté aprobada, en nombre de una línea aérea de una parte contratante, podrá, mientras permanece en el territorio de la otra parte contratante, ser objeto de un examen por las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante, a bordo y alrededor de la aeronave, para verificar los documentos de validez de la aeronave y de los miembros de la tripulación y la aparente condición de la aeronave y su equipo (en este artículo se llama "inspección en rampa"), siempre que dicha inspección en rampa no provoque un retraso excesivo en la operación de la aeronave.
5. Si las autoridades aeronáuticas de una parte contratante, después de llevar a cabo una inspección en rampa, encuentra que:
  - a) Una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos en ese momento de conformidad con la Convención; y/o
  - b) Hay una efectiva falta de mantenimiento y administración de los estándares de seguridad establecidos en ese momento de conformidad con la Convención;





las autoridades aeronáuticas de esa parte contratante podrán, a los efectos del artículo 33 de la Convención y su discreción, determinar si los requisitos en virtud de los cuales los certificados o licencias en relación con esa aeronave o sus tripulantes han sido expedidos o convalidados o si los requisitos bajo los cuales se opera la aeronave no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de conformidad con la Convención. Esta misma determinación se puede hacer en el caso de negarse el acceso para la inspección en rampa.

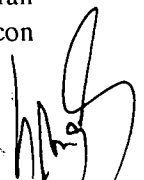
6. Las autoridades aeronáuticas de cada parte tendrán el derecho, sin consulta previa, a retener, revocar, suspender o imponer condiciones a las autorizaciones de una línea aérea de la otra parte contratante en el caso de que las autoridades aeronáuticas de la primera parte contratante concluyan que una acción inmediata es esencial para la seguridad de las operaciones de la línea aérea.
7. Cualquier acción de las autoridades aeronáuticas de una parte contratante, de conformidad con los párrafos 3 o 6 anteriores, se suspenderá una vez que el motivo para la toma de esa acción deje de existir.

#### **ARTÍCULO 8** **Seguridad de la Aviación**

1. De acuerdo con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las partes contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integral del presente Convenio.
2. Sin limitar la generalidad de los derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las partes contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones de la Convención sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio, el 14 de septiembre de 1963, la Convención para la Represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado la Haya, el 16 de diciembre de 1970, la Convención para la Represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal, el 23 de septiembre de 1971, el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que sirven a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, la Convención sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, y cualquier otro convenio multilateral que rija para la seguridad de la aviación vinculante para ambas partes contratantes.
3. Las partes contratantes se prestarán mutuamente, a pedido, toda la ayuda necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y miembros de la tripulación.

aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil.

4. Las partes contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos a la Convención en la medida en que estas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las partes contratantes; las partes requerirán que los operadores de las aeronaves de su matrícula, los operadores de las aeronaves que tengan su principal lugar de negocios o su residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad aérea. En consecuencia, cada parte contratante, previa solicitud, proporcionará a la otra parte contratante una notificación sobre cualquier diferencia entre sus leyes nacionales, regulaciones y prácticas y los estándares de seguridad de la aviación en los Anexos mencionados en el presente párrafo. Cualquiera de las partes contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas, que se celebrarán sin demora con la otra parte contratante para discutir esas diferencias.
5. Cada parte contratante acuerda que sus operadores de aeronaves pueden ser requeridos a respetar las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo 4 anterior, requeridas por la otra parte contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de dicha otra parte contratante. Cada parte contratante se asegurará que se apliquen efectivamente las medidas adecuadas en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, miembros de la tripulación, al equipaje de mano, equipaje, carga, correo y suministros de la aeronave, antes y durante la carga.
6. Cada parte contratante, en la medida de lo posible, deberá cumplir con cualquier pedido de la otra parte contratante de medidas razonables y especiales de seguridad para afrontar una amenaza determinada. Estas medidas de seguridad se mantendrán en efecto hasta que las medidas alternativas equivalentes hayan sido aceptadas por la parte contratante que solicita las medidas.
7. Cada parte contratante tendrá el derecho, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la presentación de una notificación, a que sus autoridades aeronáuticas realicen una evaluación en el territorio de la otra parte contratante de las medidas de seguridad que están siendo llevadas a cabo, o que vayan a ser llevadas a cabo por los operadores de aeronaves con respecto a los vuelos procedentes de, o con destino al territorio de la otra parte contratante. Las disposiciones administrativas, incluido el establecimiento de fechas específicas para la realización de dichas evaluaciones, se fijará de común acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de ambas partes contratantes y serán aplicadas sin demora a fin de garantizar que las evaluaciones sean realizadas con rapidez.







8. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y miembros de la tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las partes contratantes se ayudarán mutuamente, facilitando las comunicaciones y tomando otras medidas adecuadas para resolver dicho incidente o amenaza con rapidez y seguridad.
9. Cuando una parte contratante tenga motivos razonables para creer que la otra parte contratante se ha desviado de las disposiciones del presente artículo, podrá solicitar consultas. Dichas consultas deberán comenzar dentro de los quince (15) días siguientes a la recepción de dicha solicitud. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días desde el inicio de las consultas, será razón suficiente para que la parte contratante que haya solicitado la consulta niegue, revoque, suspenda o imponga condiciones a las autorizaciones de las líneas aéreas designadas de la otra parte contratante. Cuando esté justificado por una emergencia, o para evitar que persista el incumplimiento de las disposiciones del presente artículo, la parte contratante que cree que la otra parte contratante se ha desviado de las disposiciones del presente artículo podrá tomar medidas provisionales en cualquier momento.

#### **ARTÍCULO 9** **Derechos de Aduana y Otros Cobros**

1. Cada parte contratante, en la mayor medida posible conforme a sus leyes y regulaciones nacionales sobre la base de la reciprocidad, eximirá a las líneas aéreas designadas de la otra parte contratante de las restricciones de importación, derechos de aduana impuestos especiales, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales sobre aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos consumibles, partes y piezas de repuesto incluyendo motores de aviones, equipo regular de aeronaves, suministros para la aeronave (incluyendo licor, tabaco y otros productos destinados para la venta a los pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros artículos destinados al uso o que se utilicen únicamente en relación con la operación o los servicios a las aeronaves de esa línea aérea, así como, material impreso de tickets, guías de carga aérea, cualquier material impreso que lleve el emblema de la empresa de forma impresa y el material publicitario normal que es distribuido gratuitamente por dicha línea aérea.
2. Las exenciones concedidas con respecto a los ítems enumerados en el párrafo 1 del presente artículo aplicarán cuando dichos ítems sean:
  - a) Introducidos en el territorio de una parte contratante por o en nombre de una línea aérea designada de la otra parte contratante.

- b) Retenidos a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de una parte contratante al llegar o salir del territorio de la otra parte contratante; o
- c) Embarcados a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de una parte contratante en el territorio de la otra parte contratante;

Sean o no que estos ítems sean usados o consumidos totalmente dentro del territorio de la parte contratante que otorga la exención, a condición de que estos ítems no sean vendidos en el territorio de dicha parte contratante.

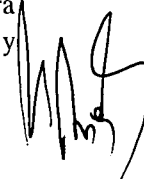
- 3. El equipo regular a bordo, así como los materiales y suministros normalmente retenidos a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de una parte contratante, podrán desembarcarse en el territorio de la otra parte contratante solo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, pueden ser colocados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o dispuestos de otro modo de conformidad con las regulaciones aduaneras aplicables en el territorio de la otra parte contratante.
- 4. El equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de una parte contratante estarán exentos de derechos de aduana y otros gravámenes similares.

#### **ARTÍCULO 10** **Estadísticas**

Las autoridades aeronáuticas de cada parte contratante proporcionarán, o harán que sus líneas aéreas designadas proporcionen a las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante, previa solicitud, las declaraciones periódicas u otro tipo de estadísticas que puedan ser razonablemente requeridas para el propósito de revisar la operación de los servicios acordados, incluyendo las estadísticas que muestran los orígenes iniciales y los destinos finales del tráfico.

#### **ARTÍCULO 11** **Tarifas**

- 1. Para los propósitos de este artículo:
  - a) Tarifa significa una publicación que contenga los precios y los términos y condiciones generales del transporte relacionados con el transporte aéreo de pasajeros, su equipaje y carga, pero excluyendo la remuneración y las condiciones para el transporte de correo;
  - b) Precio significa cualquier tarifa, tasa o cobro (incluyendo los planes de viajero frecuente y otros beneficios previstos en asociación con el transporte aéreo) para el transporte de pasajeros (incluyendo su equipaje) o carga (excluido el correo) y





las condiciones que rigen directamente sobre la disponibilidad o aplicabilidad de la tarifa, tasa o cobro;

- c) Términos y condiciones generales de transporte significa los términos y condiciones que son ampliamente aplicables al transporte aéreo, y no directamente relacionados con un precio.
2. Reconociendo que la principal consideración para establecer los precios para el transporte en los servicios acordados son las fuerzas del mercado, las partes contratantes deberán permitir que las tarifas mencionadas en este artículo sean desarrolladas por las líneas aéreas designadas en forma individual o, a opción de las líneas aéreas designadas, a través de la coordinación entre sí o con otras líneas aéreas. Una línea aérea designada será responsable solo ante sus propias autoridades aeronáuticas para la justificación de sus precios.
  3. Las partes contratantes no exigirán a las líneas aéreas designadas que presenten a sus autoridades aeronáuticas los precios por el transporte entre sus territorios. Cada parte contratante puede exigir a las líneas aéreas designadas de la otra parte contratante que, previa solicitud, proporcione a sus autoridades aeronáuticas acceso inmediato a la información sobre los precios de manera y forma aceptable para dichas autoridades aeronáuticas.
  4. Las partes contratantes permitirán, tácita o explícitamente, que los precios por el transporte entre sus territorios entren y permanezcan en vigor a menos que las autoridades aeronáuticas de ambas partes contratantes no estén satisfechas.
  5. Si las autoridades aeronáuticas de una parte contratante no están satisfechas con un precio para el transporte entre sus territorios, así lo notificarán a las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante y a la línea aérea designada en cuestión. Las autoridades aeronáuticas que reciben la notificación de la insatisfacción, acusarán recibo de la notificación e indicarán su acuerdo o desacuerdo con la misma dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la recepción de la notificación. Las autoridades aeronáuticas de ambas partes contratantes deberán cooperar en la obtención de la información necesaria para la consideración de un precio sobre el que se ha entregado una notificación de insatisfacción. Si las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante han manifestado su acuerdo con la notificación de insatisfacción, las autoridades aeronáuticas de ambas partes contratantes adoptarán medidas inmediatas para garantizar que el precio sea retirado y no sea cobrado.
  6. Cada parte contratante podrá requerir a una línea aérea designada de la otra parte contratante que presente los precios para el transporte entre su territorio y terceros países. Dicha presentación será requerida no más de treinta (30) días antes de la fecha efectiva propuesta.

7. El precio por el transporte en una línea aérea designada de una parte contratante entre el territorio de la otra parte contratante y un tercer país no podrá ser inferior al precio legal más bajo disponible al público de los servicios aéreos regulares internacionales ofrecidos por las líneas aéreas de la otra parte contratante en ese mercado, a menos que sea autorizado por las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante.
8. Cualquier línea aérea designada de una parte contratante tendrá el derecho de igualar cualquier precio legal disponible al público de las líneas aéreas de la otra parte contratante de los servicios regulares entre el territorio de la otra parte contratante y un tercer país. Las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante podrán requerir que la línea aérea designada que propone el precio proporcione pruebas satisfactorias de la disponibilidad del precio que está siendo igualado y de la compatibilidad de dicha medida con los requisitos del presente artículo. Un precio introducido para el propósito de igualarlo se mantendrá vigente solo durante el período de disponibilidad del precio que está siendo igualado.
9. Las autoridades aeronáuticas de cada parte contratante podrán solicitar discusiones técnicas sobre los precios en cualquier momento. A menos que las autoridades aeronáuticas decidan lo contrario de común acuerdo, estas discusiones se llevarán a cabo a más tardar en los diez (10) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud.
10. Los términos y condiciones generales de transporte estarán sujetos a las leyes y regulaciones nacionales de cada parte contratante. Cada parte contratante podrá exigir la notificación o presentación ante sus autoridades aeronáuticas de cualquiera de los términos y condiciones generales de transporte de una línea aérea designada, no más de treinta (30) días antes de la fecha efectiva propuesta. Si una parte contratante toma medidas para rechazar cualquiera de los términos o condiciones, lo informará sin demora a la otra parte contratante y a la línea aérea designada en cuestión.
11. Las partes contratantes podrán requerir que las líneas aéreas designadas hagan que la información completa sobre los precios y los términos y condiciones generales de transporten estén a disposición del público en general.

## **ARTÍCULO 12**

### **Disponibilidad de Aeropuertos e Instalaciones y Servicios de Aviación**

Cada parte contratante se asegurara que los aeropuertos, las aerovías, el control de tráfico aéreo y los servicios de navegación aérea, seguridad de la aviación y otras facilidades y servicios relacionados que se presentan en su territorio de una parte contratante estén disponibles para que las líneas aéreas de la otra parte contratante los utilice en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables a disposición de cualquier otra línea aérea al momento que se hagan los arreglos para su uso.





### ARTÍCULO 13

#### Cobros por Uso de Aeropuertos e Instalaciones y Servicios de Aviación

1. Para los propósitos del presente artículo, “cobro al usuario” significa un cobro impuesto a las líneas aéreas por la provisión del aeropuerto, navegación aérea, o instalaciones o servicios de seguridad operacional, incluidos instalaciones y servicios relacionados.
2. Cada parte contratante se asegurará que los cobros al usuario que pueden imponer sus autoridades u organismos de cobro competentes de cada parte contratante a las líneas aéreas de la otra parte contratante por el uso de los servicios de navegación aérea y de control de tránsito aéreo sean justos, razonables y no injustamente discriminatorios. En cualquier caso, dichos cobros a los usuarios se evaluarán en las líneas aéreas de la otra parte contratante, en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables a disposición de cualquier otra línea aérea.
3. Cada parte contratante se asegurará que los cobros al usuario que pueden imponer sus autoridades u organismos de cobro competentes de cada parte contratante a las líneas aéreas de la otra parte contratante por el uso del aeropuerto, la seguridad de la aviación y las instalaciones y servicios relacionados, serán justos, razonables, no injustamente discriminatorios y en proporción equitativa entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, estos cobros a los usuarios se evaluarán en las líneas aéreas de la otra parte contratante, en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables a disposición de cualquier otra línea aérea, al momento de la evaluación de los cobros.
4. Cada Parte contratante se asegurará de que los cobros al usuario impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante en virtud del párrafo 3 del presente Artículo reflejen pero no superen el costo total para las autoridades u organismos de cobro competentes de proveer, de forma adecuada, a las instalaciones y los servicios aeroportuarios y de seguridad de la aviación, y las demás instalaciones y servicios relacionados en el aeropuerto o sistema aeroportuario.
5. Cada Parte Contratante proveerá consultas entre las autoridades u organismos de cobro competentes en su territorio y las líneas aéreas o sus órganos de representación que utilizan los servicios e instalaciones, y alentará a las autoridades u organismos de cobro competentes y a las líneas aéreas o sus organismos representativos para que intercambien información según sea necesario para permitir una revisión exacta de la razonabilidad de los cobros de conformidad con los principios de los párrafos 2, 3 y 4 del presente Artículo. Cada Parte Contratante alentará a las autoridades de cobro competentes a proveer a los usuarios una notificación razonable de cualquier propuesta de cambio en los cobros a los usuarios que permita a los usuarios expresar sus puntos de vista antes de que se realicen los cambios.

6. Ninguna de las Partes Contratantes, en los procedimientos de resolución de controversias de conformidad con el Artículo 22, del presente Convenio, se considerará que está infringiendo una disposición de este Artículo, a menos que (a) no lleve a cabo una revisión del cobro o práctica que sea objeto de la queja presentada por la otra Parte Contratante de un plazo razonable del tiempo; o (b) después de dicha revisión no tome todas las medidas a su alcance para corregir cualquier cobro o práctica que sea incompatible con este Artículo.

#### **ARTÍCULO 14** **Capacidad**

1. Cada Parte Contratante dará una oportunidad justa y equitativa para que las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes presten los servicios acordados en las rutas especificadas en el Presente Convenio.
2. Cada Parte Contratante permitirá a cualquier línea aérea designada de la otra Parte Contratante que determine la frecuencia y capacidad de los servicios acordados que ofrece, basándose en las consideraciones comerciales de la línea aérea en el mercado. Por lo tanto, ninguna de las Partes Contratantes podrá imponer unilateralmente ninguna restricción con respecto a la capacidad, frecuencia o tipo de aeronave a una línea aérea designada que vende el transporte bajo su propio código en vuelos operados por otra línea aérea. Ninguna de las Partes Contratantes podrá limitar unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, excepto según lo requerido para aduanas y otros servicios de inspección del gobierno, o por motivos técnicos u operativos, bajo condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 de la Convención.
3. Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes podrían requerir, con fines informativos, la presentación de los itinerarios u horarios a más tardar diez (10) días, o en cualquier otro plazo menos que puedan exigir dichas autoridades, antes de la operación de servicios nuevos o revisados. Si las Autoridades Aeronáuticas de una Parte requieren dicha presentación con fines informativos, deberán mantener en un mínimo la carga administrativa de los requisitos y procedimientos de la presentación sobre las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

#### **ARTÍCULO 15** **Representantes de las Líneas Aéreas**

1. Cada Parte Contratante permitirá:
  - (a) que las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, sobre la base de la reciprocidad, puedan introducir o mantener en su territorio a sus representantes y personal comercial, operacional y técnico requerido en relación con la operación de los servicios acordados; y





- (b) que los requerimientos de personal, a opción de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante se satisfagan con su propio personal o mediante el uso de los servicios de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opera en su territorio y que está autorizada para presentar dichos servicios a otras líneas aéreas.

2. Cada Parte Contratante deberá:

- (a) Con una mínima demora y de conformidad con sus leyes y regulaciones, conceder los permisos de trabajo, visas de visitante y otros documentos similares necesarios a los representantes y el personal mencionado en el párrafo 1 del presente Artículo; y
- (b) Facilitar y agilizar los permisos de trabajo requeridos para el personal que desempeña determinadas funciones de carácter temporal que no excedan los noventa (90) días.

**ARTÍCULO 16**  
**Asistencia en Tierra**

- 1. Cada Parte Contratante autorizará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, cuando operan en su territorio:
  - (a) sobre la base de la reciprocidad, realizar su propia asistencia en tierra en su territorio y, a su opción, que los servicios de asistencia en tierra sean prestados en su totalidad o en parte por cualquier agente autorizado por sus autoridades competentes para prestar dichos servicios; y
  - (b) proporcionar servicios de asistencia en tierra a otras líneas aéreas que operen en el mismo aeropuerto en el territorio de la otra Parte Contratante.
- 2. El ejercicio de los derechos establecidos en los subpárrafos 1 (a) y (b) del presente Artículo estará sujeto solamente a las restricciones físicas u operativas que resulten de las consideraciones de seguridad o seguridad operacional del aeropuerto. Estas restricciones se aplicarán de manera uniforme y bajo términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier línea aérea dedicada a servicios aéreos internacionales similares en el momento que impongan las limitaciones.

**ARTÍCULO 17**  
**Ventas y Transferencia de Fondos**

- 1. Cada Parte Contratante autorizará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:

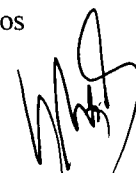
- (a) A participar en la venta de transporte aéreo en su territorio, directamente o a discreción de las líneas aéreas designadas, a través de sus agentes, y vender el transporte en la moneda de dicho territorio, o, a discreción de las líneas aéreas designadas, en monedas de libre convertibilidad de otros países, y cualquier persona tendrá la libertad de comprar dicho transporte en las monedas aceptadas por aquellas líneas aéreas.
- (b) A convertir y transferir al exterior, a pedido, los fondos obtenidos en el curso normal de sus operaciones. Dicha conversión y transferencia se permitirá, de conformidad con las leyes y regulaciones nacionales, son restricciones ni demoras, en los tiempos de cambio de divisas del mercado para los pagos corrientes imperantes en el momento de la presentación de la solicitud de transferencia; y
- (c) A pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible en su territorio en moneda local, o a discreción de las líneas aéreas designadas, en divisas libremente convertibles.

### **ARTÍCULO 18** **Evitar la Doble Imposición**

1. Se aplicarán las disposiciones del Convenio entre la República del Ecuador y Canadá para Evitar la Doble Imposición y Prevenir la Evasión Fiscal en materia de Impuestos sobre la Renta, firmado el 28 de junio de 2001 ("Convenio Fiscal") en su versión modificada de vez en cuando.
2. En caso de que el Convenio Fiscal al que se refiere el párrafo 1 anterior, o cualquier acuerdo similar firmado entre las Partes en sustitución del Convenio Fiscal, termine o deje de aplicarse a los beneficios o ingresos de la operación de aeronaves en el transporte aéreo internacional cubierto por el presente Convenio, cualquiera de las partes podrá solicitar consultas de conformidad con el Artículo 20 (Consultas) con el fin de modificar el Convenio para incorporar disposiciones mutuamente aceptables.

### **ARTÍCULO 19** **Aplicabilidad a Vuelos Chárter y Vuelos No Regulares**

1. Las disposiciones establecidas en los Artículos 6 (Aplicabilidad de las leyes), 7 (Estándares de seguridad, certificados y licencias), o (Seguridad de la aviación), 9 (Derechos de Aduanas y otros cobros), 10 (Estadísticas), 12 (Disponibilidad de aeropuertos e instalaciones y servicios de aviación) 13 (Cobros por Uso de Aeropuertos e Instalaciones y Servicios de Aviación), 15 (Representantes de las líneas aéreas), 16 (Asistencia en tierra), 17 (Venta y transferencia de fondos), 18 (Evitar la Doble Imposición) y 20 (Consultas) de este Convenio, se aplicarán también a los vuelos chárter y a otros vuelos no regulares operados por transportadores aéreos de una Parte Contratante hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante y a los transportadores aéreos que operen dichos vuelos.







2. Las disposiciones del párrafo 1 del presente Artículo no afectarán a las leyes y regulaciones nacionales que rigen para la autorización de vuelos chárter o vuelos no regulares o la conducción de los transportadores aéreos o las otras partes involucradas en la organización de este tipo de operaciones.

#### **ARTÍCULO 20** **Consultas**

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar en cualquier momento, a través de canales diplomáticos, consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o modificación de este Convenio o el cumplimiento del presente Convenio. Estas consultas, que pueden ser entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha que la otra Parte Contratante reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes Contratantes hayan determinado lo contrario de mutuo acuerdo, o a menos que se disponga lo contrario en el presente Convenio.

#### **ARTÍCULO 21** **Enmienda**

Toda enmienda al presente Convenio que se determine de común acuerdo en las consultas celebradas de conformidad con el Artículo 20 del presente Convenio, entrará en vigor en la fecha de la última modificación escrita por vía diplomática mediante la cual las Partes Contratantes se habrán notificado mutuamente que ya se han cumplido todos los procedimientos internos requeridos para la entrada en vigor de la enmienda.

#### **ARTÍCULO 22** **Resolución de Controversias**

1. Si surgiera una controversia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes deberán, en primer lugar, tratar de solucionarla mediante negociaciones celebradas de conformidad con el Artículo 20 del presente Convenio.
2. Si las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes no llegan a una solución de dicha controversia, las Partes Contratantes deberán solucionar dicha controversia a través de los canales diplomáticos.

#### **ARTÍCULO 23** **Terminación**

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento desde la entrada en vigor del presente Convenio notificar por escrito por vía diplomática a la otra Parte Contratante de su decisión de terminar el presente Convenio. Dicha notificación será comunicada simultáneamente a las Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Convenio terminará un (1) año después de la fecha de recepción de la

notificación por la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación de terminación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de ese período. En ausencia de un acuse de recibo por la otra parte Contratante, la notificación se considerará recibida catorce (14) días después de la recepción de la notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

**ARTÍCULO 24**  
**Registro ante la OACI**

El presente Convenio y cualquier modificación al mismo deberán registrarse en la Organización de Aviación Civil Internacional.

**ARTÍCULO 25**  
**Convenios Multilaterales**

Si un convenio multilateral entra en vigor respecto de ambas Partes Contratantes, se podrán celebrar consultas de conformidad con el Artículo 20 del presente Convenio, con el fin de determinar en qué medida se ve afectado el presente Convenio por las disposiciones del convenio multilateral.

**ARTÍCULO 26**  
**Entrada en Vigencia**

El presente Convenio estará en vigencia en la fecha de la última modificación escrita por la vía diplomática mediante la cual las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente que se han cumplido todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del presente Convenio.

**EN FE DE LO CUAL** los suscritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, Han firmado el presente Convenio.

**FIRMADO** por duplicado en este día en Ottawa el 8 de junio de 2016 en los idiomas inglés, francés y español siendo cada versión igualmente idéntica.

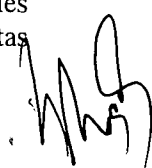
**POR EL GOBIERNO  
DE LA REPÚBLICA DE ECUADOR**

**POR EL GOBIERNO  
DE CANADÁ**

**ANEXO**

**CUADRO DE RUTAS**

Los servicios de código compartido pueden ser operados en las siguientes rutas aplicables con los derechos de tráfico y las flexibilidades operacionales identificadas en las Notas correspondientes.





### SECCIÓN I

La siguiente ruta estará disponible para la operación de servicios de código compartido en una o en ambas direcciones por las líneas aéreas designadas del Gobierno de Canadá:

<b>Puntos en Canadá</b>	<b>Puntos Intermedios</b>	<b>Puntos en Ecuador</b>	<b>Puntos más allá</b>
Cualquier punto (s)	Cualquier punto (s)	Cualquier punto (s)	Cualquier punto (s)

Notas:

1. Los puntos en el Ecuador pueden ser servicios por separado o en combinación en un mismo servicio.
2. Cualquier punto intermedio, puntos en el Ecuador y/o puntos más allá pueden ser omitidos en uno o en todos los servicios, siempre que todos los servicios se originen o terminen en Canadá.
3. Los derechos de tránsito y los propios derechos de parada estarán disponibles en los puntos intermedios y en los puntos en Ecuador. Los derechos de parada no estarán disponibles entre los puntos en el Ecuador.
4. (1) Con sujeción a los requisitos regulatorios normalmente aplicados a dichas operaciones por las Autoridades Aeronáuticas del Ecuador, el Gobierno de la República del Ecuador concede el derecho para que las líneas aéreas designadas de Canadá celebren acuerdos de cooperación con el propósito de permitir múltiples códigos de líneas aéreas en vuelos únicos y específicamente para ofrecer los servicios acordados en las rutas especificadas mediante código compartido (es decir, vender el transporte bajo su propio código) en vuelos operados por cualquier línea aérea de Canadá, del Ecuador, y/o de terceros países.  
(2) Todas las líneas aéreas que practican en acuerdos de código compartido deberán poseer la autorización correspondiente de la ruta para proporcionar servicios aéreos hacia y desde Ecuador.  
(3) Los servicios de código compartido por cada línea aérea designada de Canadá relacionados con el transporte entre los puntos en el Ecuador se limitará a los vuelos operados por las líneas aéreas autorizadas por las Autoridades Aeronáuticas del Ecuador para prestar servicios entre los puntos en el Ecuador. Todo el transporte entre los puntos en el Ecuador bajo el código de cada línea aérea designada de Canadá estará disponible solo como parte de un viaje internacional.

- (4) Las Autoridades Aeronáuticas de Ecuador pueden requerir que las líneas aéreas designadas de Canadá soliciten una autorización previa a la operación propuesta de los servicios de código compartido.
- (5) Las Autoridades Aeronáuticas de Ecuador no negarán el permiso para que las líneas aéreas designadas de Canadá operen servicios de código compartido en vuelos operados por líneas aéreas de terceros países o por líneas aéreas de terceros países que operan vuelos hacia/desde el Ecuador para transportar el tráfico bajo los códigos de las líneas aéreas asignadas de Canadá sobre la base de que los acuerdos de servicios aéreos entre el Ecuador y los países de las líneas aéreas que operan los vuelos no provean ni permitan el código compartido.
- (6) Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes podrán requerir que todos los participantes en dichos acuerdos de código compartido se aseguren que los pasajeros estén plenamente informados de la identidad del operador y del modo de transporte en cada segmento del viaje.
- (7) Para los propósitos de los servicios de código compartido, las líneas aéreas estarán autorizadas a transferir el tráfico entre las aeronaves sin limitación alguna.

## SECCIÓN II

La siguiente ruta estará disponible para la operación de servicios de código compartido en una o en ambas direcciones, por las líneas aéreas designadas del Gobierno de la República del Ecuador.

<b>Puntos en Ecuador</b>	<b>Puntos Intermedios</b>	<b>Puntos en Canadá</b>	<b>Puntos mils alia</b>
Cualquier punto (s)	Cualquier punto (s)	Cualquier punto (s)	Cualquier punto (s)

Notas:

1. Los puntos en Canadá pueden ser servidos por separado o en combinación en un mismo servicio.
2. Cualquier punto intermedio, puntos en Canadá y/o puntos más allá pueden ser omitidos en uno o en todos los servicios, siempre que todos los servicios se originen o terminen en Ecuador.



3. Los derechos de tránsito y los propios derechos de parada estarán disponibles en los puntos intermedios y en los puntos en Canadá. Los derechos de parada no estarán disponibles entre puntos en Canadá.
4. (1) Con sujeción a los requisitos regulatorios normalmente aplicados a dichas operaciones por las Autoridades Aeronáuticas de Canadá, el Gobierno de Canadá concede el derecho para que las líneas aéreas designadas del Ecuador celebren acuerdos de cooperación con el propósito de permitir múltiples códigos de líneas aéreas en vuelos únicos y específicamente para ofrecer los servicios acordados en las rutas especificadas mediante código compartido (es decir, vender el transporte bajo su propio código) en vuelos operados por cualquier línea aérea de Ecuador, de Canadá, y/o de terceros países.
- (2) Todas las líneas aéreas que practican en acuerdos de código compartido deberán poseer la autorización correspondiente de la ruta para proporcionar servicios aéreos hacia y desde Canadá.
- (3) Los servicios de código compartido por cada línea aérea designada de Ecuador relacionados con el transporte entre los puntos en Canadá se limitará a los vuelos operados por las líneas aéreas autorizadas por las Autoridades Aeronáuticas de Canadá para prestar servicios entre los puntos en Canadá. Todo el transporte entre los puntos en Canadá bajo el código de cada línea aérea designada de Ecuador estará disponible solo como parte de un viaje internacional.
- (4) Las Autoridades Aeronáuticas de Canadá pueden requerir que las líneas aéreas designadas de Ecuador soliciten una autorización previa a la operación propuesta de los servicios de código compartido.
- (5) Las Autoridades Aeronáuticas de Canadá no negarán el permiso para que las líneas aéreas designadas de Ecuador operen servicios de código compartido en vuelos operados por líneas aéreas de terceros países o por líneas aéreas de terceros países que operan vuelos hacia/desde Canadá para transportar el tráfico bajo los códigos de las líneas aéreas asignadas de Ecuador sobre la base de que los acuerdos de servicios aéreos entre Canadá y los países de las líneas aéreas que operan los vuelos no provean ni permitan el código compartido.
- (6) Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes podrán requerir que todos los participantes en dichos acuerdos de código compartido se aseguren que los pasajeros estén plenamente informados de la identidad del operador y del modo de transporte en cada segmento del viaje.

- (7) Para los propósitos de los servicios de código compartido, las líneas aéreas estarán autorizadas a transferir el tráfico entre las aeronaves sin limitación alguna.

**Byron Villarreal Moreno,**  
**COORDINADOR GENERAL JURÍDICO.**

**Pronunciamiento de persona interesada defendiendo o impugnando la constitucionalidad del instrumento internacional**

De conformidad a lo dispuesto en el artículo 111 numeral 2 literal **b** de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional y conforme consta de autos, se ha procedido a realizar la publicación del **“Convenio entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de Canadá sobre Transporte Aéreo”**, en el suplemento del Registro Oficial N.º 893 del 30 de noviembre del 2016, a fin de que dentro del término de diez días, contados a partir de la publicación, cualquier ciudadano intervenga defendiendo o impugnando la constitucionalidad parcial o total del tratado internacional materia de este control.

No obstante, de autos no aparece la constancia o comparecencia de ciudadano alguno que defienda o impugne el tratado internacional que se analiza.

**Identificación de las normas constitucionales**

Para efectos del control constitucional de la enmienda de la convención materia de este control, cabe precisar las normas constitucionales pertinentes y que son las siguientes:

Art. 276.- El régimen de desarrollo tendrá los siguientes objetivos:

(...) 5. Garantizar la soberanía nacional, promover la integración latinoamericana e impulsar una inserción estratégica en el contexto internacional, que contribuya a la paz y a un sistema democrático y equitativo mundial.

Art. 277.- Para la consecución del buen vivir, serán deberes generales del Estado:

(...) 5. Impulsar el desarrollo de las actividades económicas mediante un orden jurídico e instituciones políticas que las promuevan, fomenten y defiendan mediante el cumplimiento de la Constitución y la ley.

(...) Art. 284.- La política económica tendrá los siguientes objetivos:





(...) 8. Propiciar el intercambio justo y complementario de bienes y servicios en mercados transparentes y eficientes.

(...) Art. 339.- El Estado promoverá las inversiones nacionales y extranjeras, y establecerá regulaciones específicas de acuerdo a sus tipos, otorgando prioridad a la inversión nacional. Las inversiones se orientarán con criterios de diversificación productiva, innovación tecnológica, y generación de equilibrios regionales y sectoriales.

La inversión extranjera directa será complementaria a la nacional, estará sujeta a un estricto respeto del marco jurídico y de las regulaciones nacionales, a la aplicación de los derechos y se orientará según las necesidades y prioridades definidas en el Plan Nacional de Desarrollo, así como en los diversos planes de desarrollo de los gobiernos autónomos descentralizados.

La inversión pública se dirigirá a cumplir los objetivos del régimen de desarrollo que la Constitución consagra, y se enmarcará en los planes de desarrollo nacional y locales, y en los correspondientes planes de inversión.

(...) Art. 416.- Las relaciones del Ecuador con la comunidad internacional responderán a los intereses del pueblo ecuatoriano, al que le rendirán cuenta sus responsables y ejecutores, y en consecuencia:

(...) 12.- Fomenta un nuevo sistema de comercio e inversión entre los Estados que se sustente en la justicia, la solidaridad, la complementariedad, la creación de mecanismos de control internacional a las corporaciones multinacionales y el establecimiento de un sistema financiero internacional, justo, transparente y equitativo. Rechaza que controversias con empresas privadas extranjeras se conviertan en conflictos entre Estados.

Art. 417.- Los tratados internacionales ratificados por el Ecuador se sujetarán a lo establecido en la Constitución. En el caso de los tratados y otros instrumentos internacionales de derechos humanos se aplicarán los principios pro ser humano, de no restricción de derechos, de aplicabilidad directa y de cláusula abierta establecidos en la Constitución.

(...) Art. 419.- la ratificación o denuncia de los tratados internacionales requerirá la aprobación previa de la Asamblea nacional en los casos que:

(...) 4. Se refieran a los derechos y garantías establecidas en la Constitución.

Art. 420.- La ratificación se podrá solicitar por referéndum, por iniciativa ciudadana o por la Presidenta y Presidente de la República.

La denuncia de un tratado aprobado corresponderá a la Presidenta o Presidente de la República. En caso de denuncia de un tratado aprobado por la ciudadanía en referéndum se requerirá el mismo procedimiento que lo aprobó.

(...) Art. 422.- No se podrá celebrar tratados o instrumentos internacionales en los que el Estado ecuatoriano ceda jurisdicción soberana a instancias de arbitraje internacional, en controversias contractuales o de índole comercial, entre el Estado y personas naturales o jurídicas privadas.

Se exceptúan los tratados e instrumentos internacionales que establezcan la solución de controversias entre Estados y ciudadanos en Latinoamérica por instancias arbitrales regionales o por órganos jurisdiccionales de designación de los países signatarios. No podrán intervenir jueces de los Estados que como tales o sus nacionales sean parte de la controversia.

En el caso de controversias relacionadas con la deuda externa, el Estado ecuatoriano promoverá soluciones arbitrales en función del origen de la deuda y con sujeción a los principios de transparencia, equidad y justicia internacional.

(...) Art. 424.- La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica (...).

Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos.

En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior ...

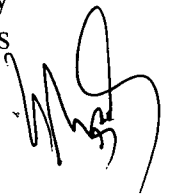
### **Identificación de la normativa internacional**

Art. 27 de la Convención de Viena.- “El derecho interno y la observancia de los tratados.- Una parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento de un tratado. Esta norma se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 46”.

## **II. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS DE LA CORTE CONSTITUCIONAL**

### **Competencia**

El Pleno de la Corte Constitucional es competente para conocer y emitir el correspondiente dictamen, de conformidad con lo previsto en los artículos 419 y 438 de la Constitución de la República; en concordancia con lo dispuesto en los







artículos 75 numeral 3 literal **d**, 107 y siguientes de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional.

Siendo el estado de la causa el de resolver, esta Corte procede a efectuar el análisis formal y material correspondiente.

### **Naturaleza jurídica, alcances y efectos del control constitucional de los tratados internacionales**

La Constitución de la República del Ecuador, respecto del control de constitucionalidad de un instrumento de carácter internacional dispone que todo convenio, pacto, acuerdo, deben mantener compatibilidad con la Norma Suprema. Partiendo desde esa premisa constitucional, el artículo 417 determina que “Los tratados internacionales ratificados por el Ecuador se sujetarán a lo establecido en la Constitución...”.

Es necesaria la intervención de la Corte efectuando el correspondiente control previo y abstracto de constitucionalidad. Al respecto, de acuerdo al artículo 107 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, para efectos del control constitucional de los tratados internacionales, la Corte Constitucional intervendrá a través de los siguientes mecanismos: 1. Dictamen sobre la necesidad de aprobación legislativa; 2. Control constitucional previo a la aprobación legislativa; y, 3. Control sobre las resoluciones mediante las que se imparte la aprobación legislativa.

Está plenamente justificado el control constitucional dentro de la vida jurídica de cada uno de los Estados, y este control se hace extensivo también al ámbito del derecho internacional y en la especie a los tratados y convenios internacionales; ya que si bien aquel mecanismo de control se ha producido para limitar el poder de los órganos tradicionales que lo detentan (ejecutivo, legislativo y judicial), las temáticas abordadas dentro de un instrumento internacional tienden a contener derechos que les asisten a los particulares de un Estado suscriptor. En nuestro medio, la principal fuente de legitimidad a la hora de la suscripción de un tratado o convenio internacional, está dada por el respeto a las normas constitucionales.

En lo que respecta al Estado ecuatoriano, la Constitución de la República en el artículo 416, determina que:

Las relaciones del Ecuador con la comunidad internacional responderán a los intereses del pueblo ecuatoriano, al que le rendirán cuenta sus responsables y ejecutores, y en

consecuencia: (...) 12. Fomenta un nuevo sistema de comercio e inversión entre los Estados que se sustente en la justicia, la solidaridad, la complementariedad, la creación de mecanismos de control internacional a las corporaciones multinacionales y el establecimiento de un sistema financiero internacional, justo, transparente y equitativo. Rechaza que controversias con empresas privadas extranjeras se conviertan en conflictos entre Estados.

### **El rol de la Asamblea Nacional en la ratificación o denuncia de los tratados y convenios internacionales**

Bajo una democracia representativa, el rol que asume el órgano legislativo es primordial ya que reproduce la voluntad popular expresada mediante sus representantes en la Asamblea Nacional. De lo cual se colige que, siendo la referida Asamblea el órgano de representación popular, esta debe aprobar la incursión de nuestro país en un compromiso internacional.

La doctrina constitucionalista “defiende que la observancia de las normas constitucionales es condición esencial para la validez de los tratados”<sup>1</sup>; nuestra Norma Suprema así lo prevé; de allí que el artículo 419 de la Constitución faculta a la Asamblea Nacional la aprobación previa a la ratificación o denuncia de los tratados o convenios internacionales, ubicando dentro de este artículo los casos en los cuales debe intervenir el órgano legislativo.

El Art. 419 de la Constitución de la República determina:

La ratificación o denuncia de los tratados internacionales requerirá la aprobación previa de la Asamblea Nacional en los casos que: 1. Se refieran a materia territorial o de límites; 2. Establezcan alianzas políticas o militares.; 3. Contengan el compromiso de expedir, modificar o derogar una ley; 4. Se refieran a los derechos y garantías establecidas en la Constitución; 5. Comprometan la política económica del Estado establecida en su Plan Nacional de Desarrollo a condiciones de instituciones financieras internacionales o empresas transnacionales; 6. Comprometan al país en acuerdos de integración y de comercio; 7. Atribuyan competencias propias del orden jurídico interno a un organismo internacional o supranacional; 8. Comprometan el patrimonio natural y en especial el agua, la biodiversidad y su patrimonio genético.

En aquel sentido, el Pleno de la Corte Constitucional resolvió, en sesión ordinaria del 15 de noviembre de 2016, aprobar el informe respecto a la necesidad de aprobación legislativa del: **“Convenio entre el Gobierno de la República del**

<sup>1</sup> Marco Monroy Cabra, “Derecho de los Tratados”; Bogotá, Leyer, 1995, pp. 95-96. Citado por César Montaña Galarza en “Constitución ecuatoriana y Comunidad Andina”, en “La estructura constitucional del Estado ecuatoriano”, Quito, Centro de Estudios Políticos y Sociales / Universidad de Valencia / Universidad Andina Simón Bolívar, sede Ecuador / Corporación Editora nacional, 2004, pág. 348.



**Ecuador y el Gobierno de Canadá sobre Transporte Aéreo**”, conforme lo dispuesto en el artículo 419 numeral 4 de la Constitución y del artículo 108 numeral 4 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, que en la especie determinan: “Se refieran a los derechos y garantías establecidas en la Constitución”.

### **Constitucionalidad del instrumento internacional**

Previo a iniciarse el proceso de aprobación de un tratado internacional, conforme lo determina el artículo 82 numeral 2 de la Codificación del Reglamento de Sustanciación de Procesos de Competencia de la Corte Constitucional, en concordancia con el artículo 110 numeral 1 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, le corresponde a la Corte Constitucional realizar un control automático de constitucionalidad de los tratados internacionales.

Atendiendo a aquel control automático consagrado en el artículo 110 numeral 1 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, la Corte Constitucional realizará tanto un control formal como material del presente instrumento internacional.

### **Control formal**

Se debe señalar que conforme lo determinan los artículos 110 numeral 1 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional y el artículo 82 numeral 2 de la Codificación del Reglamento de Sustanciación de Procesos de Competencia de la Corte Constitucional, en caso de que un tratado internacional requiera la aprobación legislativa, la Corte Constitucional deberá realizar previamente el control automático de constitucionalidad.

El presente caso se encuadra dentro del denominado control previo de constitucionalidad de los tratados internacionales, lo cual guarda concordancia con los casos previstos tanto en el artículo 419 de la Constitución de la República, como en el artículo 108 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

Cabe destacar que el artículo 438 de la Constitución de la República dispone que la Corte Constitucional emitirá informe previo y vinculante de constitucionalidad, entre otros casos, de los tratados internacionales; sin embargo, este mismo artículo dispone “además de los que determine la ley”; es decir, permite que se realice este

control respecto a casos contemplados en normas de carácter legal y en aquel sentido debemos remitirnos a lo que dispone el artículo 108 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa<sup>2</sup> en el cual se determina que también la denuncia de los tratados y otras normas internacionales requerirán la aprobación previa de la Asamblea Nacional, en los casos expresamente señalados en esta disposición normativa.

En virtud de aquello, se colige que corresponde a la Corte Constitucional pronunciarse mediante un control previo respecto a la constitucionalidad de los tratados internacionales.

Por disposición constitucional establecida en el artículo 419 de la Norma Suprema ecuatoriana y en el artículo 108 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, corresponderá a la Corte determinar si los instrumentos internacionales materia de este control, están inmersos en los casos que requieren aprobación previa por parte de la Asamblea Nacional; y en aquel sentido se determina que el “Convenio entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de Canadá sobre Transporte Aéreo”, se enmarca dentro de los casos contemplados en los artículos 419 numeral 4 de la Constitución y 108 numeral 4 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa; debido a que, en la especie, se determina que el contenido del instrumento internacional objeto de control previo de constitucionalidad se refiere a derechos y garantías establecidas en la Constitución, justificándose la necesidad de requerir la aprobación legislativa previa por parte de la Asamblea Nacional.

### **Control material**

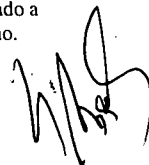
**Una vez que se ha determinado que el “Convenio entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de Canadá sobre Transporte Aéreo”, en**

<sup>2</sup> Art. 108 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.- La ratificación o denuncia de los tratados y otras normas internacionales requerirá la aprobación previa de la Asamblea Nacional en los casos que:

1. Se refieran a materia territorial o de límites;
2. Establezcan alianzas políticas o militares;
3. Contengan el compromiso de expedir, modificar o derogar una ley;
4. Se refieran a los derechos y garantías establecidas en la Constitución;
5. Comprometan la política económica del Estado establecida en su Plan Nacional de Desarrollo a condiciones de instituciones financieras internacionales o empresas transnacionales;
6. Comprometan al país en acuerdos de integración y de comercio;
7. Atribuyan competencias propias del orden jurídico interno a un organismo internacional o supranacional; y,
8. Comprometan el patrimonio natural y en especial el agua, la biodiversidad y su patrimonio genético.

En todos estos casos, en un plazo máximo de diez días después de que se emita el dictamen previo y vinculante de constitucionalidad expedido por la Corte Constitucional, la Presidencia de la República deberá remitir a la Asamblea Nacional, el tratado u otra norma internacional junto con el referido dictamen.

En este caso, la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional, verificará la documentación correspondiente y remitirá el tratado a la comisión especializada, para que en el plazo máximo de veinte días, emita el informe que será puesto a conocimiento del Pleno. La aprobación de estos tratados requerirá el voto de la mayoría absoluta de las y los miembros de la Asamblea Nacional.





CORTE  
CONSTITUCIONAL  
DEL ECUADOR

Caso N.º 008-16-TI

Página 29 de 39

adelante “el convenio”, objeto de análisis por parte de la Corte Constitucional se encuentra dentro de los casos que requieren aprobación previa de la Asamblea Nacional, entonces, es menester realizar el análisis material del contenido del mencionado instrumento internacional, en los siguientes términos:

El artículo 1 establece definiciones propias del tema a convenirse, puntualizando que los mismos están descritos para fines referenciales solamente, lo cual guarda armonía con lo establecido en el numeral 9 del artículo 416 de la Constitución de la República.

El artículo 2 establece que cada Parte contratante concede a la otra, el derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar, el derecho de aterrizar en su territorio para fines no comerciales y el derecho de hacer escalas en su territorio en las rutas especificadas con el propósito de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros de carga, incluyendo correo, por separado o en combinación.

El artículo 3 señala que, cada Parte contratante tendrá el derecho de designar mediante nota diplomática, a una o más líneas aéreas para operar los servicios acordados en las rutas especificadas en el presente convenio para esa Parte contratante y de retirar una designación o sustituir a una línea aérea previamente designada por otra línea aérea.

Acorde a lo señalado, el artículo 4 establece que se lo hará de conformidad con las leyes y regulaciones de la otra Parte contratante y que emitirán a la línea aérea, sin demora, las autorizaciones requeridas para operar los servicios acordados para los cuales ha sido designada dicha línea aérea.

Del mismo modo, establece el artículo 5 del convenio que, las autoridades aeronáuticas de cada Parte contratante tendrán el derecho de retener las autorizaciones y de revocar, suspender o imponer condiciones a dichas autorizaciones de forma temporal o permanente, situación que, en referencia a los artículos 2, 3, 4 y 5 del convenio, guarda relación con los artículos 416 numeral 1 y 417 de la Norma Suprema.

El artículo 6 determina que, cada Parte contratante exigirá el cumplimiento de sus leyes, regulaciones y procedimientos relativos a la entrada, permanencia o salida de su territorio, de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, por las líneas aéreas designadas de la otra Parte contratante a la entrada, salida y permanencia en dicho territorio y de

las leyes y regulaciones relativas a la entrada, permanencia o salida de su territorio de pasajeros, tripulantes y carga, incluyendo correo por las líneas aéreas designadas por la otra Parte contratante y por o en nombre de dichos pasajeros y tripulantes aplicables a la carga, incluyendo correo, transportados por las líneas aéreas designadas de la otra Parte contratante, en el tránsito, la admisión, las salidas y durante la permanencia dentro de dicho territorio.

Aclarando que, en la aplicación de dichas leyes y regulaciones, una Parte contratante, en circunstancias similares concederá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte contratante un tratamiento no menos favorable que el otorgado a sus propias líneas aéreas o a cualquier otra línea aérea dedicada a servicios aéreos internacionales similares, lo que guarda armonía con el artículo 416 numerales 1, 3 y 9 de la Constitución.

El artículo 7 del convenio, exige que los certificados de aeronavegabilidad, de competencia y las licencias, expedidos o convalidados por las autoridades aeronáuticas de una Parte contratante y todavía en vigor, sean reconocidos como válidos por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante, con el propósito de operar los servicios acordados, siempre y cuando hayan sido expedidos o convalidados de conformidad con los estándares establecidos por la Convención sobre Aviación Civil Internacional, reservándose el derecho de negarse a conocer, para los propósitos de volar sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra Parte contratante, pudiendo realizar además inspecciones en rampa, guardando de esta manera, armonía con el texto constitucional de los artículos 419 numeral 4 y 417, respectivamente.

En referencia a la seguridad de la aviación, el artículo 8 del convenio establece que las partes contratantes ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, debiendo prestar mutuamente toda la ayuda necesaria para impedir actos de apoderamiento de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y miembros de la tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil, guardando relación con lo señalado en los artículos 261 numerales 1, 9 y 10; y 416 numerales 4 y 7 de la Constitución.

Ahora bien, en el artículo 9 del convenio expresamente se determina:





Cada parte contratante, en la mayor medida posible conforme a sus leyes y regulaciones nacionales sobre la base de la reciprocidad, eximirá a las líneas aéreas designadas de la otra parte contratante de las restricciones de importación, derechos de aduana impuestos especiales, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales sobre aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos consumibles, partes y piezas de repuesto incluyendo motores de aviones, equipo regular de aeronaves, suministros para la aeronave (incluyendo licor, tabaco y otros productos destinados para la venta a los pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros artículos destinados al uso o que se utilicen únicamente en relación con la operación o los servicios a las aeronaves de esa línea aérea, así como, material impreso de tickets, guías de carga aérea, cualquier material impreso que lleve el emblema de la empresa de forma impresa y el material publicitario normal que es distribuido gratuitamente por dicha línea aérea.

2. Las exenciones concedidas con respecto a los ítems enumerados en el párrafo 1 del presente artículo aplicarán cuando dichos ítems sean:

- a) Introducidos en el territorio de una parte contratante por o en nombre de una línea aérea designada de la otra parte contratante.
- b) Retenidos a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de una parte contratante al llegar o salir del territorio de la otra parte contratante; o
- c) Embarcados a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de una parte contratante en el territorio de la otra parte contratante;

Sean o no que estos ítems sean usados o consumidos totalmente dentro del territorio de la parte contratante que otorga la exención, a condición de que estos ítems no sean vendidos en el territorio de dicha parte contratante.

3. El equipo regular a bordo, así como los materiales y suministros normalmente retenidos a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de una parte contratante, podrán desembarcarse en el territorio de la otra parte contratante solo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, pueden ser colocados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o dispuestos de otro modo de conformidad con las regulaciones aduaneras aplicables en el territorio de la otra parte contratante.

4. El equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de una parte contratante estarán exentos de derechos de aduana y otros gravámenes similares.

Lo que conlleva a concluir que, al determinarse en el texto del artículo que se – eximirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte contratante de las restricciones de importación, derechos de aduana impuestos especiales, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales–, la Asamblea Nacional al momento de analizar el convenio para su aprobación, debe tener un especial cuidado para evitar que se afecte el principio de igualdad, ya que si bien se

establece en el mencionado artículo que se aplicará conforme a las leyes y regulaciones nacionales, sobre la base de la reciprocidad, bajo ninguna circunstancia se puede afectar los derechos de otras líneas aéreas –nacionales o extranjeras– que realicen la misma actividad en el ámbito del transporte aéreo.

Dentro de esta perspectiva –refiriéndose al artículo 9– se debe dar un especial cuidado al momento de realizar el análisis legislativo, a la vigencia de las normas tributarias y a las que regulen la aviación civil y transporte aéreo, en relación a la posibilidad de eximir responsabilidades a las líneas aéreas designadas dentro del marco de ejecución del presente convenio.

Razón por la cual, el eximir de responsabilidad tributaria a líneas aéreas designadas dependerá de la plena observancia de las leyes y regulaciones nacionales. Sobre ésta base, el artículo 9 del convenio guarda relación con el texto constitucional.

Por otro lado, el artículo 10 del convenio, señala que las autoridades aeronáuticas de cada Parte contratante proporcionarán previa solicitud, las declaraciones periódicas u otro tipo de estadísticas que puedan ser razonablemente requeridas para el propósito de revisar la operación de los servicios acordados, incluyendo las estadísticas que muestran los orígenes iniciales y los destinos finales del tráfico, situación que guarda relación con el objetivo de integración recíproca y los principios de las relaciones internacionales descritos en el artículo 416 de la Constitución.

Dentro del convenio, el artículo 11 establece las definiciones de tarifa, precio y términos y condiciones generales de transporte, reconociendo que la principal consideración para establecer dichos precios para el transporte en los servicios acordados, son las fuerzas del mercado, estableciendo que “una línea aérea designada será responsable solo ante sus propias Autoridades Aeronáuticas para la justificación de sus precios” dejando entrever que deben sujetarse obligatoriamente a las regulaciones de aviación civil vigentes en el territorio de cada Parte contratante, pudiendo requerir información completa de los precios y términos en cualquier momento, cuestión que guarda armonía con lo preceptuado en el artículo 416 y 417 de la Constitución.

El artículo 12 del convenio, se refiere sobre la disponibilidad de aeropuertos e instalaciones y servicios de aviación, estableciendo que serán utilizados en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables a disposición de cualquier otra línea aérea al momento que se hagan los arreglos para su uso.





**CORTE  
CONSTITUCIONAL  
DEL ECUADOR**

Caso N.º 008-16-TI

Página 33 de 39

El artículo 13 establece los cobros por uso de aeropuertos e instalaciones y servicios de aviación, asegurándose que éstos sean justos, razonables y no injustamente discriminatorios y en proporción equitativa entre las categorías de usuarios, pudiendo cada Parte contratante proveer consultas entre las autoridades u organismos de cobro competentes en su territorio, e intercambiar información según sea necesario para permitir una revisión exacta de la razonabilidad de los cobros al usuario.

Razón por la cual, tanto el artículo 12 como el artículo 13 del instrumento, respetan lo establecido en los artículos 416 y 417 de la Constitución de la República.

El artículo 14 refiere que, cada Parte contratante dará una oportunidad justa y equitativa para que las líneas aéreas designadas de ambas partes contratantes presten los servicios acordados en las rutas especificadas en el presente convenio, permitiendo a cualquier línea aérea designada de la otra Parte contratante que determine la frecuencia y capacidad de los servicios acordados que ofrece, basándose en las consideraciones comerciales de la línea aérea en el mercado. Por lo tanto, ninguna de las partes contratantes podrá imponer unilateralmente ninguna restricción con respecto a la capacidad, frecuencia o tipo de aeronave a una línea aérea designada ni tampoco podrá limitar el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por la línea aérea designada de la otra Parte contratante, excepto según lo requerido para aduanas y otros servicios de inspección del gobierno, o por motivos técnicos u operativos, guardando relación con los artículos 260, 261 numerales 9 y 10, 416 y 417 de la Constitución.

El artículo 15 del convenio señala que las partes contratantes podrán introducir o mantener en su territorio a sus representantes y personal comercial, operacional y técnico requerido en relación con la operación de los servicios acordados; y que los requerimientos de personal, a opción de las líneas aéreas designadas de la otra Parte contratante se satisfagan con su propio personal o mediante el uso de los servicios de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opera en su territorio, debiendo dichas partes contratantes, con una mínima demora y de conformidad con sus leyes y regulaciones conceder los permisos de trabajo, visas de visitante y otros documentos similares necesarios a los representantes y el personal mencionado y facilitar y agilizar los permisos de trabajo requeridos para el personal que desempeña determinadas funciones de carácter temporal que no excedan los noventa (90) días.

El artículo 16 establece, que cada Parte contratante autorizará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte contratante, cuando operan en su territorio, a realizar su propia asistencia en tierra en su territorio y que los servicios de asistencia en tierra sean prestados en su totalidad o en parte por cualquier agente autorizado por sus autoridades competentes para prestar dichos servicios, además de proporcionar servicios de asistencia en tierra a otras líneas aéreas que operen en el mismo aeropuerto en el territorio de la otra Parte contratante.

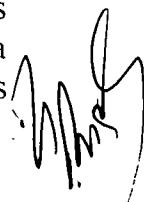
Las situaciones expuestas en los artículos 15 y 16 del convenio, se encuentran acorde del texto constitucional en los artículos 261, 325, 416 y 417.

El artículo 17 del convenio señala que, cada Parte contratante autorizará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte contratante: a participar en la venta de transporte aéreo en su territorio, directamente o a discreción de las líneas aéreas designadas, a través de sus agentes, y vender el transporte en la moneda de dicho territorio, o, a discreción de las líneas aéreas designadas, en monedas de libre convertibilidad de otros países y cualquier persona tendrá la libertad de comprar dicho transporte en las monedas aceptadas por aquellas líneas aéreas; a convertir y transferir al exterior, a pedido, los fondos obtenidos en el curso normal de sus operaciones. Dicha conversión y transferencia se permitirán de conformidad con las leyes y regulaciones nacionales, sin restricciones ni demoras, en los tipos de cambio de divisas del mercado para los pagos corrientes imperantes en el momento de la presentación de la solicitud de transferencia; y, a pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible en su territorio en moneda local, o a discreción de las líneas aéreas designadas, en divisas libremente convertibles.

Por su lado el artículo 18 establece que, se aplicarán las disposiciones del “Convenio entre la República del Ecuador y Canadá para Evitar la Doble Imposición y Prevenir la Evasión Fiscal en materia de Impuestos sobre la Renta”, firmado el 28 de junio de 2001 –“Convenio Fiscal”–.

Razón por la cual, los artículos 17 y 18 guardan relación con lo establecido en los artículos 300, 302, 416 y 417 de la Constitución.

El artículo 19 hace referencia a que las disposiciones establecidas en los artículos 6, 7, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 17, 18 y 20 del convenio, se aplicarán también a los vuelos chárter y a otros vuelos no regulares operados por transportadores aéreos de una Parte contratante hacia o desde el territorio de la otra Parte contratante y a los transportadores aéreos que operen dichos vuelos, sin que esto afecte a las leyes





y regulaciones nacionales que rigen para la autorización de vuelos chárter o vuelos no regulares o la conducción de los transportadores aéreos o las otras partes involucradas en la organización de este tipo de operaciones, razón por la cual guarda armonía con los artículos 261, 300, 302, 325, 416 numerales 1, 3 y 9, y 417 de la Constitución.

El artículo 20 del convenio, señala que cualquiera de las partes contratantes podrá solicitar en cualquier momento, a través de canales diplomáticos, consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o modificación del convenio o sobre el cumplimiento del mismo.

El artículo 21 señala que, toda enmienda al presente convenio que se determine de común acuerdo en las consultas celebradas de conformidad con el artículo 20 del mismo, entrará en vigor en la fecha de la última modificación escrita por vía diplomática mediante la cual las partes contratantes se habrán notificado mutuamente que ya se han cumplido todos los procedimientos internos requeridos para la entrada en vigor de la enmienda.

Mientras que el artículo 22 establece que, de surgir controversias entre las partes contratantes relativa a la interpretación o aplicación del presente convenio, las autoridades aeronáuticas de ambas partes contratantes deberán, en primer lugar, tratar de solucionarlas mediante negociaciones celebradas de conformidad con el artículo 20 del convenio y de no llegar a una solución de dicha controversia, las partes contratantes deberán solucionarla a través de los canales diplomáticos.

El artículo 23 del convenio trata sobre la terminación del mismo, la cual operará en cualquier momento, desde la entrada en vigor del convenio debiendo notificar por escrito por vía diplomática a la otra Parte contratante de su decisión de terminar el convenio. Dicha notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Señalando además que el presente convenio terminará en un (1) año después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte contratante, a menos que dicha notificación de terminación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de ese período.

El artículo 24 señala que, tanto el convenio y cualquier modificación al mismo deberán registrarse en la Organización de Aviación Civil Internacional.

El artículo 25 establece que, si un convenio multilateral entra en vigor respecto de ambas partes contratantes, se podrán celebrar consultas de conformidad con el

artículo 20 del presente convenio, con el fin de determinar en qué medida se ve afectado el mismo por las disposiciones del convenio multilateral.

Finalmente, el artículo 26 señala que, el convenio entrará en vigencia en la fecha de la última modificación escrita por la vía diplomática mediante la cual las partes contratantes se hayan notificado mutuamente que se han cumplido todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del presente convenio.

Por lo tanto, el marco expuesto en el texto de los artículos 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 26 del convenio, respetan el texto constitucional, expresamente en los artículos 416 y 417.

Por otro lado, se anexa al convenio un cuadro de rutas en dos secciones, las cuales identifican la ruta de código compartido en una o en ambas direcciones y establece como cualquier punto, los “puntos en Canadá, puntos intermedios, puntos en Ecuador y puntos más allá”, señalando además que para los propósitos de los servicios de código compartido, las líneas aéreas estarán autorizadas a transferir el tráfico entre aeronaves sin limitación alguna, situación que no contraviene el texto constitucional.

Del análisis realizado, se deduce que el **“Convenio entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de Canadá sobre Transporte Aéreo”**, tiene como objetivo esencial, establecer estándares de seguridad, certificados, licencias, cobros por usos aeroportuarios, tarifas, aplicación de leyes, establecimiento de estadísticas y concesión de derechos para las líneas aéreas designadas por cada Parte contratante, razón por la cual, se reitera que el presente convenio requiere aprobación del órgano legislativo, al evidenciar que hace referencia a temas de igualdad, planteando que “eximirá a las líneas aéreas designadas, de las restricciones de importación, derechos de aduana, impuestos especiales, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales”.

Razón por la cual, la Asamblea Nacional para hacer aplicable el marco del convenio debe observar las disposiciones constitucionales, para que al momento de su análisis y discusión tome un especial cuidado sobre la vigencia de las normas tributarias y las que regulen la aviación civil y transporte aéreo, en relación a la posibilidad de eximir las responsabilidades señaladas en el párrafo anterior a las líneas aéreas designadas.





Acogiendo las finalidades del convenio, materia de este control constitucional, puede concluirse que éste proporciona sustento a los requerimientos constitucionales del Estado ecuatoriano.

Si la finalidad estatal se sintetiza en alcanzar y establecer estándares de seguridad, certificados, licencias, cobros por usos aeroportuarios, tarifas, aplicación de leyes, establecimiento de estadísticas y concesión de derechos para el transporte aéreo, se establece que el convenio está orientado y se constituye en mecanismo válido para la regulación del transporte aéreo y el control del mismo ante un posible apoderamiento ilícito de aeronaves en los Estados contratantes y en particular, de los derechos que consagra la Constitución del Ecuador.

### **Conclusión sobre la constitucionalidad de los instrumentos internacionales, materia del control constitucional**

El “**Convenio entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de Canadá sobre Transporte Aéreo**”, es un instrumento internacional destinado a establecer estándares de seguridad, certificados, licencias, cobros por usos aeroportuarios, tarifas, aplicación de leyes, establecimiento de estadísticas y concesión de derechos para las líneas aéreas designadas por cada Parte contratante, en el que se dirige una especial consideración a la ayuda recíproca en caso de darse un incidente o amenaza de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles que atente a su seguridad, a la de los pasajeros, tripulantes, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, razón por la cual, dentro del proceso de legitimación de este instrumento internacional, por referirse también a derechos establecidos en la Constitución, se requiere de la aprobación de la Asamblea Nacional.

El objeto materia del presente dictamen encuentra sustento en lo establecido en el artículo 107 numeral 1 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, de conformidad con el que, dentro del control de constitucionalidad de los tratados internacionales, la Corte Constitucional está facultada para intervenir respecto a la necesidad de la aprobación legislativa previa de un instrumento internacional.

Por estas razones, la Corte Constitucional considera que para el consentimiento del presente convenio se requiere la aprobación previa de la Función Legislativa, fundamentalmente por encontrarse inmerso dentro de los casos contemplados en el artículo 419 numeral 4 de la Constitución de la República, es decir, que: “se refiera a los derechos y garantías establecidas en la Constitución”. En general, el

convenio materia de este dictamen tiene congruencia y no afecta o vulnera ningún derecho establecido en la Constitución de la República del Ecuador.

No obstante se hace notar al órgano legislativo que, al determinarse en el texto del artículo 9 que se “eximirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante de las restricciones de importación, derechos de aduana, impuestos especiales, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales”, la Asamblea Nacional al momento de analizar el convenio para su aprobación, debe tener un especial cuidado para evitar que se afecte el principio de igualdad, ya que si bien en el convenio se establece que el mencionado artículo se aplicará conforme a las leyes y regulaciones nacionales sobre la base de la reciprocidad, bajo ninguna circunstancia se puede afectar los derechos de terceros que realicen la misma actividad en el ámbito del transporte aéreo.

Dicho de otro modo –refiriendo el artículo 9– se debe estudiar con especial cuidado, al momento de realizar el análisis legislativo, la vigencia de las normas tributarias y de las que regulen la aviación civil y transporte aéreo, en relación a la posibilidad de eximir responsabilidades a las líneas aéreas designadas dentro del marco de ejecución del presente convenio.

En virtud del análisis efectuado, la Corte Constitucional se pronuncia de la siguiente manera:

### III. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, administrando justicia constitucional y por mandato de la Constitución de la República del Ecuador, el Pleno de la Corte Constitucional emite el siguiente:

#### DICTAMEN

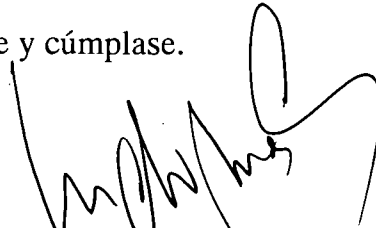
1. El **“Convenio entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de Canadá sobre Transporte Aéreo”**, requiere de aprobación previa por parte de la Asamblea Nacional, por encontrarse dentro de los casos que establece el artículo 419 numeral 4 de la Constitución de la República.
2. Dictaminar que las disposiciones contenidas en el **“Convenio entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de Canadá sobre**



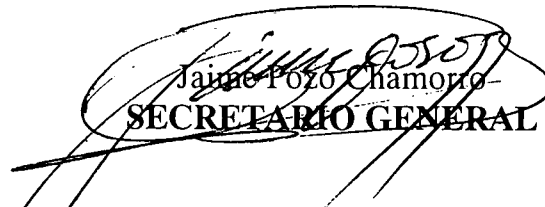


**Transporte Aéreo**”, guardan armonía con la Constitución de la República del Ecuador, en consecuencia, se declara su conformidad con las normas constitucionales.

3. Notifíquese, publíquese y cúmplase.

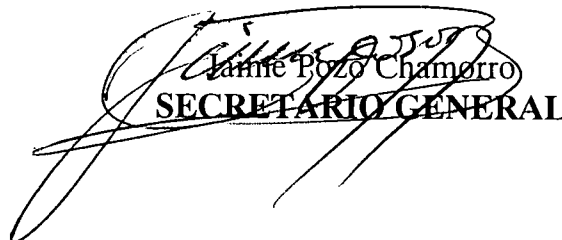


Alfredo Ruiz Guzmán  
**PRESIDENTE**



Jaime Pozo Chamorro  
**SECRETARIO GENERAL**

**Razón:** Siento por tal, que el dictamen que antecede fue aprobado por el Pleno de la Corte Constitucional, con seis votos de las señoras juezas y señores jueces: Francisco Butiñá Martínez, Wendy Molina Andrade, Tatiana Ordeñana Sierra, Marien Segura Reascos, Manuel Viteri Olvera y Alfredo Ruiz Guzmán, sin contar con la presencia de las juezas Pamela Martínez de Salazar, Ruth Seni Pinoargote y Roxana Silva Chicaíza, en sesión del 8 de marzo del 2017. Lo certifico.



Jaime Pozo Chamorro  
**SECRETARIO GENERAL**

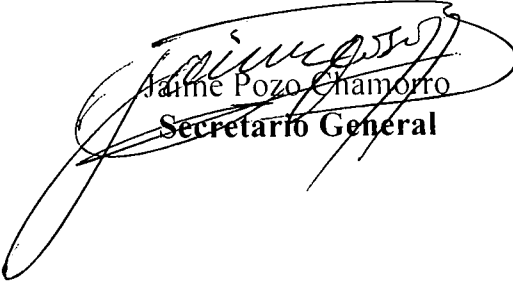
  
JPCH/jzj



CORTE  
CONSTITUCIONAL  
DEL ECUADOR

**CASO Nro. 0008-16-TI**

**RAZÓN.-** Siento por tal, que el dictamen que antecede fue suscrito por el señor Alfredo Ruíz Guzmán, presidente de la Corte Constitucional, el día jueves 16 de marzo del dos mil diecisiete.- Lo certifico.

  
Jaime Pozo Chamorro  
Secretario General

JPCh/JDN



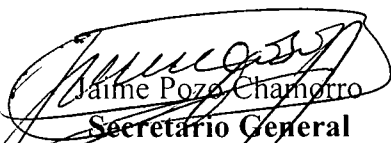


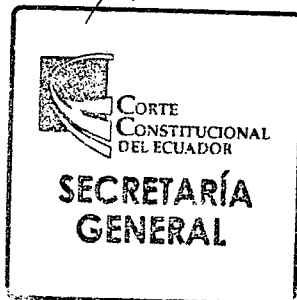
**CORTE  
CONSTITUCIONAL  
DEL ECUADOR**

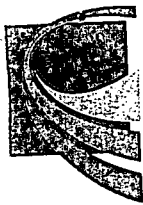
**CASO 0008-16-TI**

**RAZÓN.-** Siento por tal que, en la ciudad de Quito, a los diecisiete y veinte días del mes de marzo del dos mil diecisiete, se notificó con copia certificada del dictamen **003-17-DTI-CC**, de 8 de marzo del 2017 a los señores: Secretario General Jurídico de la Presidencia de la República, en la casilla constitucional **001**, y mediante los correos electrónicos [sgj@presidencia.gob.ec](mailto:sgj@presidencia.gob.ec); [nsj@presidencia.gob.ec](mailto:nsj@presidencia.gob.ec); a la Presidenta de la Asamblea Nacional, en la casilla constitucional **15**, y mediante el correo electrónico [asesoria.juridica@asambleanacional.gob.ec](mailto:asesoria.juridica@asambleanacional.gob.ec); y, a la Procuraduría General del Estado, en la casilla constitucional **18**; conforme constan de los documentos adjuntos.- Lo certifico.-

JPCH/jdn ✖

  
Jaime Poze Chamorro  
Secretario General





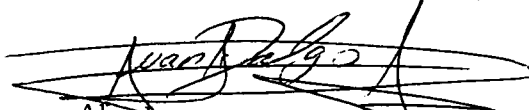
## GUIA DE CASILLEROS CONSTITUCIONALES No. 141


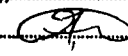
ACTOR	CASILLA A CONSTITUCIONAL	DEMANDADO	CASILLA CONSTITUCIONAL	NRO. DE CASO	FECHA DE RESO. SENT. DICT. PROV. O AUTOS
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA	01	PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO	18	0005-17-TI	PROV. 16 MARZO DEL 2017
		PRESIDENCIA DE LA ASAMBLEA NACIONAL	15		
MIGUEL ELICIO CHIRIBOGA TORRES	471	PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO	18	2277-16-EP	PROV. 16 MARZO DEL 2017
		JUECES SALA LABORAL DE LA CORTE NACIONAL DE JUSTICIA	19 Y 489		
FAUSTO ENRIQUE MUÑOZ VÉLEZ	144	DIRECTOR/A PROVINCIAL DEL GUAYAS DEL INSTITUTO ECUATORIANO DE SEGURIDAD SOCIAL, IESS	05	0528-11-EP	AUTO. 23 DE FEBRERO DEL 2017 (AUDIENCIA DE PLENO)
		PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO	18		
CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO	09	PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO	18	0433-14-EP	SENT. 22 DE FEBRERO DEL 2017
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA	01	PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO	18	0008-16-EP	DIC. 8 DE MARZO DEL 2017
		PRESIDENCIA DE LA ASAMBLEA NACIONAL	15		

JOSÉ DAVID MARÍN	589	GUILLERMO ANTONIO QUEZADA TERÁN, REPRESENTANTE LEGAL DE LA COMPAÑÍA DE ECONOMÍA MIXTA DE AGUA POTABLE, ALCANTARILLADO Y ASEO DE MACHALA, TRIPLEORO	02 Y 311	0059-11-IS	AUTO. 9 DE MARZO DEL 2017
		PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO	18		
		JUECES DE LA PRIMERA SALA ESPECIALIZADA DE LO LABORAL DE LA CORTE NACIONAL DE JUSTICIA	19		

Total de Boletas: (20) VEINTE

QUITO, D.M., 17 de marzo del 2017

  
 Ab. Juan Dalgo Nicolalde  
 ASISTENTE DE PROCESOS

	CORTE CONSTITUCIONAL
<b>CASILLEROS CONSTITUCIONALES</b>	
Fecha:	20 MAR 2017
Hora:	9h45 
Total Boletas:	20

**Jair Dalgo**

---

**De:** Jair Dalgo  
**Enviado el:** viernes, 17 de marzo de 2017 15:25  
**Para:** 'sgj@presidencia.gob.ec'; 'nsj@presidencia.gob.ec';  
'asesoria.juridica@asambleanacional.gob.ec'  
**Asunto:** SE NOTIFICA DICTAMEN DE 8 DE MARZO DEL 2017  
**Datos adjuntos:** 003-17-DTI-CC (0008-16-TI).pdf

